

МИНОБРНАУКИ РОССИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ  
Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Кафедра экономической теории  
и национальной экономики

**Развитие естественных монополий в российской экономике**

**АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ**

Студентки 4 курса 463 группы  
направления 38.03.01 Экономика  
профиль «Экономика предпринимательства»  
экономического факультета  
Осиповой Оксаны Александровны

Научный руководитель

Ст. преподаватель \_\_\_\_\_ Т.Б. Оберт

Заведующий кафедрой

к.э.н., доцент \_\_\_\_\_ Е.В. Огурцова

Саратов 2019 год

**Введение.** Тема выпускной квалификационной работы является актуальной т.к. возникновение, формирование и развитие естественных монополий является современной тенденцией в мировой практике в т.ч. и в России. При этом естественные монополии на сегодняшний день существуют именно в таких отраслях экономики, которые удовлетворяют первичные потребности населения. К таким отраслям экономики относятся: коммунальное хозяйство и железнодорожный транспорт, а также добыча и передача различных видов энергии. Вследствие необходимости производимых товаров и услуг данными естественными монополиями государство обязательно должно их регулировать и даже контролировать проводя прямое и косвенное регулирование.

Исходя из этого тема исследования в настоящее время важна как для самих производителей, так и для государства в целом, а также потребителей. Целью выпускной квалификационной работы является рассмотрение развитие естественных монополий в современной российской экономике.

Российские ученые, которые занимаются данной темой: Коломийченко О., Королькова Е., Крафт Г., Никифоров А, Павленко Ю., Авдашева С., Бутыркин А., Ворожейкин В., Городецкий А., Дерябина М., Кокорев В., Тиссен Е., Третьяк В., Цапелик В., Шаститко А., Юданов А.Ю., Крюков В., Никитин С.

Из зарубежных экономистов, которые рассматривают данную тему исследования - это неоклассики: Курно А., Маршалл А., Вилиг Р., Вэриан Х., Демсец Г., Дюпюи Ж., Кан А., Аткинсон Э., Баумоль У Панзар Дж., Пигу А, Лернер А., , Найт Ф., Рамсей Ф., Робинсон Дж. и т.д..

Для достижения поставленной цели нужно реализовать следующие задачи:

- проанализировать содержание естественной монополии в современной экономике;
- показать причины возникновения и значение естественных монополий в современной экономике;
- отразить функционирование естественных монополий в различных сферах экономической деятельности;

-охарактеризовать необходимость государственного регулирования данных монополий в российской практике,

- показать особенности развития естественных монополий в российской экономике на примере ОАО «РЖД»;

- проанализировать экономическую характеристику ОАО «РЖД» России;

- дать анализ развитию ОАО «РЖД» по инновационному сценарию;

- выявить особенности проведения экологической и социальной стратегии ОАО «РЖД» России

При анализе были использованы такие методы исследования как логический метод, метод система и анализа, дедуктивные и индуктивные методы, а также метод математического анализа с учетом использования количественных показателей деятельности ОАО «РЖД».

Теоретической основой исследования стали труды зарубежных и отечественных, которые были посвящены возникновению, формированию и развитию естественных монополий. Также в работе используются учебные, монографические и периодические издания. Также взяты материалы из отчетов ФАС, отчетах ФСТ, Министерства экономического развития РФ.

**Основное содержание работы.** Естественная монополия – это такая разновидность монополии, наличие которой объективно выгодно с позиций общественных интересов, т.к. позволяет удовлетворять большой совокупный спрос (на общественные блага и услуги первой необходимости) в условиях минимальных затрат, а потому ее деятельность легализована государством.

Для сокращения влияния монопольных образований на развитие различных рынков уже в 19 веке возникла необходимость в развитии антимонопольного регулирования экономики. Во всех странах мира постоянно происходит поиск оптимального соотношения формально-юридических и экономико-аналитических методов и инструментов защиты экономической конкуренции в условиях повышения международной конкурентоспособности национальных экономик. Независимо от особенностей национальных моделей конкурентной политики во всех странах запрещенными являются действия, касающиеся горизонтальной

фиксации цен, сговора о доле рынка, договоренностей о взаимном продажах, связанных продаж и т.д. Антимонопольная политика уже достаточно давно является равноправным элементом внешнеэкономических связей де-юре. Соглашения, посвященные вопросам конкуренции, заключались во всех основных интеграционных группировках.<sup>1</sup>

ОАО «Российские железные дороги» – крупнейший национальный железнодорожный перевозчик и строитель железнодорожной инфраструктуры общего пользования. По объемам грузовых и пассажирских перевозок, протяженности сети компания входит в число мировых лидеров железнодорожного транспорта. Основу транспортной системы России образует в основном железнодорожный транспорт. Он играет ключевую роль, как в обеспечении экономики, так и в интеграционных процессах. На транспортную систему страны приходится 85% грузооборота, он обеспечивает внешнеторговые операции и транзит через 30 пограничных переходов и 40 портов. ОАО «РЖД» входит в число крупнейших транспортных компаний мира и является одним из самых крупных предприятий в России.

ОАО «РЖД» создана путем приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, осуществленной в соответствии с законодательством РФ в 2003 году. В процессе приватизации создан единый хозяйствующий субъект путем изъятия имущества у организаций федерального железнодорожного транспорта и внесения его в уставной капитал ОАО «РЖД». Единственным акционером компании является РФ. От имени РФ полномочия акционера

---

• <sup>1</sup> ЕС - в Римском договоре существовала глава «Правила конкуренции» (статьи 85-94); после образования ЕС ключевые статьи договора 85 и 96 стали статьями 81 и 82 Договора об учреждении ЕС;

• НАФТА - глава 15 Соглашения - «Конкурентная политика, монополии и государственные предприятия» (содержит запрет для монополий совершать злоупотребления своим положением на территории другой страны, ряд запретов при создании государственных предприятий, в т.ч. которым передаются властные полномочия);

• АТЭС - Манильский план действий (1994 г.);

• МЕРКОСУР - Протокол о защите конкуренции в МЕРКОСУР (1996 г.);

• СНГ - Межправительственный договор о проведении согласованной антимонопольной политики. (первая редакция была принята в 1993 г., в 2000 г. - новая редакция, дополненная «Положением о взаимодействии»).

осуществляются Правительством РФ. Компания оказывает большой спектр услуг в таких сферах как пассажирские и грузовые перевозки, предоставление услуг локомотивной тяги и инфраструктуры, а также ремонт подвижного состава; контейнерные перевозки, логистические, инжиниринговые услуги; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы; а также прочие виды деятельности. В компании работает 1,2% от занятых в во всей российской экономике. Компания входит в число компаний Европы по объему логистического бизнеса и обеспечение эффективного обслуживания мировых цепочек поставок крупнейших российских и международных клиентов, расширение перевозочного и логистического бизнеса на евро-азиатском пространстве. Также обеспечивает сохранение существующей доли в пассажирообороте транспортной системы страны. По прогнозу развития ОАО «РЖД» в дальнейшем будет увеличивать к 2030 году пассажирооборота в пригородном сообщении в 1,8-2,2 раза, в дальнем и межрегиональном сообщении в 1,3-1,7, также будет реализован проект развития скоростных и высокоскоростных перевозок, обеспечены перевозки с новым уровнем скоростей до 20 % (в структуре пассажиро-оборота) к 2030 году;

Компания входит в ТОП-10 мировых компаний и занимает лидирующие позиции в мире в части эффективности, безопасности, качества услуг инфраструктуры; обновление активов с использованием инновационных технологий и решений на основе эффективного управления стоимостью жизненного цикла, готовностью и надежностью основных фондов; ТОП-5 наиболее привлекательных крупных компаний-работодателей России, привлечение к работе в холдинге лучших специалистов за счет гарантии конкурентоспособности заработной платы, роста производительности и улучшения условий труда, современного социального пакета; обеспечение снижения нагрузки на окружающую среду в 2 раза; обеспечение устойчивой синергии между элементами холдинга.

В рамках проектов международного сотрудничества компания взаимодействует с железными дорогами стран СНГ и Балтии с колеей 1520 мм - основными партнерами по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению; участвует

в работе по формированию транспортной платформы Единого экономического пространства (ЕЭП), создаваемого Россией, Беларусью и Казахстаном. Также компания реализует проекты развития железнодорожных и интермодальных перевозок совместно с партнерами в Казахстане, Беларуси, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах; укрепляет сотрудничество с лидерами мирового железнодорожного машиностроения; принимает активное участие в работе международных межправительственных и неправительственных организаций; принимает участие в реализации инфраструктурных проектов.

В конце 90-х была заложена основа реформы в данной отрасли, активная ее фаза началась в 2003 г., с созданием ОАО РАО "РЖД", которому были переданы все функции управления всей отраслью. В целом насчитывается 3 этапа реформирования железнодорожной отрасли. Основными целями 1 этапа реформы были: разработка и утверждение концепции реформы на железнодорожном транспорте, создание ОАО "РЖД", включая подготовку комплекса документов, регламентирующих деятельность компании; разделение функций государственного регулирования (МПС РФ) и хозяйственного управления отраслью (РАО "РЖД"). В 1996 г. приняты "Основные направления развития железнодорожного транспорта". В них была определена цель и основная идея нового подхода к реформе всей отрасли, которая должна учесть все развитие отрасли и зарубежный опыт. В 1998 г. постановлением Правительства РФ утверждена «Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта», далее в 2001 г. Правительство РФ постановлением утвердило «Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте», по которой участниками стали Министерство путей сообщения, и представители других заинтересованных ведомств, крупнейшие российские и иностранные консалтинговые компании. Программой было установлено 3 этапа реформирования железнодорожной отрасли.

Стратегическим приоритетом развития транспортно-логистического направления является формирование диверсифицированной продуктовой корзины холдинга РЖД с переходом от оказания преимущественно услуг по перевозкам к

предоставлению грузовладельцам комплексных интегрированных услуг по принципу «от двери до двери», формированию глобальных логистических цепочек.

Стратегическим приоритетом развития в части пассажирских перевозок является расширение предложения потребителям современных транспортных услуг, предусматривающих ускорение и увеличение мультимодальности перевозок, повышение качества традиционного сервиса в поездах и сопутствующих перевозке сферах. Одним из ключевых направлений является расширение полигона скоростных и высокоскоростных перевозок между крупнейшими агломерациями страны.

Стратегические приоритеты развития инфраструктуры определяются ее естественно-монопольным характером и заключаются в снижении издержек инфраструктуры, повышении возможностей для создания новых перевозочных и логистических продуктов (скорость, надежность оказания услуг инфраструктуры, повышение провозных способностей), модернизации сети и строительства окупаемых дополнительных главных путей под возрастающие объемы перевозок.

Еще одним стратегическим приоритетом развития является укрепление и расширение присутствия Холдинга на рынке международного железнодорожного инжиниринга и инфраструктурного транспортного строительства, создание заделов для расширения других видов бизнеса Холдинга на рынках присутствия в качестве подрядчика при сооружении инфраструктурных объектов.

Стратегия развития холдинга РЖД исходит из понимания значимости коллектива Холдинга как ключевого актива, способного обеспечить достижение долгосрочных целей развития, и восприятия социальной сферы Холдинга в качестве значимого конкурентного преимущества. Неотъемлемым элементом этого направления является социальная и общественная политика Холдинга, проводимая вне трудового коллектива.

Также развивается технологическое сотрудничество с компаниями в области транспортного машиностроения из Испании, Германии, Франции, при этом обеспечивается локализация производства современного подвижного состава на территории России. Кроме того направлением остается укрепление взаимодействия

с железнодорожными администрациями и компаниями стран "Пространства 1520" - основными партнерами ОАО "РЖД" по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению.

Миссия Компании в целом заключается в развитии конкурентоспособного как на российском так и на мировом рынках транспортного бизнеса. Российские железные дороги должны стать крупнейшим в стране и находящимся в тройке лидеров пространства транспортно-логистическим вертикально интегрированным холдингом, рост стоимости которого будет обеспечиваться за счет повышения внутренней эффективности, входа в высокомаржинальные сегменты рынка грузовых и пассажирских перевозок, развития новых услуг и сервисов, географической диверсификации.

Компания на сегодня - естественная монополия, и её собственности находится 3 в мире по протяженности железнодорожная сеть и смежная инфраструктура в России. Также компания является лидером рынка в сегментах грузовых железнодорожных перевозок, занимая третье место в мире по грузообороту.

В целом, стратегическое развитие холдинга "РЖД" осуществляется в соответствии с целями и задачами, которые определены Стратегией развития холдинга "РЖД" на период до 2030 года. В целом, несмотря на монопольное положение компания ОАО "РЖД" стремится к созданию структуры современного корпоративного управления и поддержанию высоких стандартов управления в Компании и ее подразделениях. Эффективное управление способствует успешной реализации реформы железнодорожного транспорта в рамках государственной программы цифровой экономики.

Управление инновационной деятельностью в компании сформировано и развивается в целях повышения эффективности инновационных процессов. Механизм управления инновационной деятельностью основан на взаимосвязи между департаментами ОАО «РЖД», подразделениями бизнес-блоков холдинга «РЖД» с институтами научно-технического комплекса холдинга, учреждениями РАН, другими организациями научно-технического и производственного комплекса. Механизм управления инновационной деятельностью на уровне управления

Холдингом в целом соответствует структуре технико-технологического развития.

Научно-техническое, технологическое и инновационное развитие холдинга РЖД осуществляется в соответствии с определенными Долгосрочной программой развития ОАО РЖД до 2025 года приоритетами и основными положениями Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 года № 642. В 2017 году была актуализирована Комплексная программа инновационного развития холдинга РЖД на период до 2020 года (КПИР), а также одобрены советом директоров первоочередные мероприятия инновационного развития ОАО РЖД в соответствии с указанной программой на 2018–2019 годы. Объем финансирования работ в рамках плана научно-технического развития ОАО РЖД в 2017 году составил 942,5 млн руб.

В КПИР инновационные проекты и мероприятия распределены по направлениям научно-технического и инновационного развития Компании, видам основной деятельности и типам инноваций. Векторами инновационного развития, определяющими содержание КПИР, являются:

- вектор «Качество, надежность, безопасность», который интегрирует научно-технические мероприятия и инновационные проекты, направленные на повышение уровня удовлетворенности клиентов холдинга РЖД оказываемыми им транспортными и логистическими услугами, в том числе за счет повышения надежности и безопасности перевозочной деятельности;

- вектор «Перспективные технологии», который образуют научно-технические мероприятия и инновационные проекты, направленные на повышение технологической конкурентоспособности за счет вывода на рынок новых или существенно улучшенных транспортно-логистических услуг, а также обновления и модернизации подвижного состава, инфраструктурного комплекса, используемой в процессе перевозок техники и технологий, соответствующих или превосходящих лучшие мировые образцы;

- вектор «Инновационная экосистема и научно-технический комплекс», объединяющий мероприятия по развитию научно-технического и инновационного

потенциала и развитию кооперации в научно-технической и инновационной сфере как предпосылки динамичного и эффективного научно-технического развития Холдинга;

- вектор «Эффективность и рациональное природопользование» в котором представлены научно-технические и инновационные мероприятия и проекты, позволяющие снизить уровень затрат всех видов ресурсов, повысить производительность труда и обеспечить рациональное природопользование в структурных подразделениях и ДЗО Холдинга;

- вектор «Кадровый потенциал, охрана здоровья и безопасность труда» в котором объединены все научно-технические и инновационные проекты, направленные на существенное улучшение условий труда и охраны здоровья работников Холдинга, а также меры по развитию профессиональных компетенций в соответствии с задачами развития ОАО РЖД;

- высокоскоростное и скоростное движение (национальный научно-технический проект), реализуемый в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации.

Холдинг «РЖД» проводит инновационную политику, которая охватывает все виды деятельности компании и является основой для реализации задач консолидации инновационной деятельности подразделений и филиалов ОАО РЖД» и его ДЗО, реализации стратегии и планов НТР, направленных на создание экономически эффективных технологий для развития Холдинга.

Уже в 2017 завершилась реализация Программы инновационного развития ОАО «РЖД» до 2017 года, в соответствии с ним и с поручением Правительства Российской Федерации от 1августа 2016 года № ДМ-П36-6057 в ОАО «РЖД» организована разработка Комплексной программы инновационного развития холдинга «Российские железные дороги» на период 2016 - 2020 гг.. В рамках этой программы предполагается реализация инноваций, таких как технологические, продуктовые и процессные, организационные и маркетинговые. Программа представляет собой новый формат мероприятий и проектов внедрения прорывных инновационных технологий и технических средств, обусловленных требованиями

клиентоориентированности бизнес-процессов Холдинга. В рамках разработки Программы с учетом технико-технологических и экономических вызовов актуализирована Стратегия научно-технического развития холдинга «РЖД» («Белая книга»), являющаяся ее составной частью и определяющая приоритеты развития науки, техники и технологий на перспективу.

**Заключение.** На сегодняшний день формирование естественных монополий в российской практике имеет глобальное и наиважнейшее значение для всего российского общества. Степень монополизации российской экономики можно рассмотреть на примере нефтегазового сектора страны. Основным представителем данного рынка ПАО «Газпром». Основными направлениями ее деятельности являются геологоразведка, добыча, транспортировка, хранение, переработка и реализация углеводородов, а также производство и сбыт электрической и тепловой энергии. Особенность «Газпрома» и одно из его преимуществ заключаются в том, что он одновременно производителем и поставщиком энергоресурсов, который располагает мощной ресурсной базой и разветвленной газотранспортной инфраструктурой. Благодаря географическому положению, компания – это звено между рынками Европы и Азии, поставляющий газ и оказывающий услуги по транзиту газа другим производителям.

ОАО «РЖД» создана путем приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, осуществленной в соответствии с законодательством Российской Федерации в 2003 году. В целом, государство а, соответственно, и сама компания ОАО «РЖД» заинтересованы в появлении на транспорте компаний - конкурентов, перевозчиков, которые смогли бы использовать инфраструктуру «РЖД» (в первую очередь, путевое хозяйство), привнеся в отрасль новые инвестиции и придав новый импульс ее развитию. Даже государство готово сократить долю «РЖД» в сфере грузовых перевозок до 50% в стоимостном выражении. Кроме того, ОАО «РЖД» планирует снизить свою долю в общей численности вагонного парка РФ до 50% в ближайшее время.

Однако в 2015-2017 гг. ОАО «РЖД» продолжило реализацию проектов, нацеленных на повышение конкурентоспособности компании на глобальном рынке

услуг по перевозке пассажиров и грузов и обеспечение ее интеграции в евро-азиатскую транспортнологистическую систему.

Вообще миссия Компании в целом заключается в развитии конкурентоспособного как на российском так и на мировых рынках транспортного бизнеса. Российские железные дороги должны стать крупнейшим в стране и находящимся в тройке лидеров Панъевразийского пространства транспортно-логистическим вертикально интегрированным холдингом, рост стоимости которого будет обеспечиваться за счет повышения внутренней эффективности, входа в высокомаржинальные сегменты рынка грузовых и пассажирских перевозок, развития новых услуг и сервисов, географической диверсификации.

Все программы инновационного развития АО с государственным участием формируются на среднесрочный период -5-7 лет с учетом приоритетов государственной научно-технической и инновационной политики.

Например, качество услуг компании на сегодня уже строиться на основе количественной оценки и анализа удовлетворенности потребителей качеством предоставляемых услуг. Для этого в рамках модели качества услуг ОАО «РЖД» формируется система показателей, соответствующих основным требованиям потребителей по сегментам рынка. Система показателей оценки удовлетворенности потребителей станет основой для планирования оказываемых услуг, разработки мер по привлечению клиентов и снижению себестоимости, повышению рентабельности на внутреннем и внешнем рынках, для улучшения качества перевозок и повышения имиджа ОАО «РЖД» с учетом инновационной составляющей.